

МОРЯКА ЗАЩИТИТ ЗАКОН.

Как сохранить кадры для морского флота России?

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

В настоящее время в мировом судоходстве все чаще говорят о кадровом голоде. За квалифицированными и опытными специалистами идет настоящая охота со стороны судовладельцев. Каждый старается предложить лучшие условия. Российские судовладельцы, особенно те, чьи суда ходят под российским флагом, нередко не выдерживают подобной конкуренции и лишаются наиболее ценных работников плавсостава. Что сделать, чтобы изменить ситуацию в пользу России? С этим вопросом мы обратились к первому заместителю председателя Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Игорю Ковальчуку.

- Игорь Васильевич, наверное, в первую очередь нужно решить вопрос обеспечения социально-трудовых прав моряков?
- Безусловно. И в первую очередь надо решить вопрос законодательного обеспечения прав моряков. Например, в настоящее время сложилась практика передачи российских судов в бербоут-чартер (аренда без экипажа) иностранным судовладельцам без смены флага. Таким образом, складывается парадоксальная ситуация: судно плавает под российским флагом, с российским экипажем на борту, а российское законодательство, в том числе трудовое, на нем не выполняется. Поэтому, по нашему мнению, требуется изменение (уточнение) действующего законодательства в части пресечения незаконной эксплуатации иностранными судовладельцами российских морских судов.
- Для моряка, как для работника, важно знать, как определяется уровень его заработной платы. Как этот уровень регулируется?
- На российском судне - в общем порядке. Размер МРОТ известен. Однако в силу того, что морская деятельность имеет международный характер, она регулируется также международным законодательством. Это касается и трудовых отношений работодателей и моряков. В частности, рекомендация МОТ-187 предусматривает порядок установления минимальной базовой ставки (оклада, по-нашему) матроса первого класса, которая в настоящее время составляет 515 долларов США, а с 1 января 2008 года составит 530 долларов США. С учетом того, что у добросовестных российских судовладельцев, имеющих суда и под российским, и под иностранным флагом, заработная плата матроса примерно в три раза выше этого уровня, считаем возможным внести в действующее законодательство нормы, регламентирующие минимальную заработную плату на российских морских судах в соответствии с рекомендациями МОТ. Это, в свою очередь, послужило бы дополнительным фактором привлекательности работы в море, что особенно важно для моряков, чьи судовладельцы готовы перейти под российский флаг.

Как известно, в этом реестре судовладельцам предоставляются определенные налоговые льготы. Если морской бизнес при этом станет более прибыльным, то справедливо будет и улучшить положение российских моряков. Но при этом необходимо законодательно прописать гарантии морякам по заработной плате.

- Серьезным ударом по престижу профессии моряка являются невыплаты заработной платы. Причем сроки задержки исчисляются месяцами, а величина - миллионами. Возможно ли избавиться от этого позорного явления?

- Да, действительно, такие случаи все еще встречаются. Так, когда новороссийские моряки танкера "Африкой прайд" греческой компании "Азуре-сервис" оказались в Нигерии в заключении по подозрению в контрабанде нефти, а потом благодаря усилиям российских властей, общественности и помощи РПСМ были освобождены, работодатель не выплатил им заработную плату за последние полтора года.

В 2006 году российские моряки танкера "Сканер", стоявшего в Бенинском порту Порто-Ново, принадлежащего греческой компании - правопреемнице упомянутой "Азуре-сервис", потребовали погасить задолженность по заработной плате за 5 месяцев. Компания вроде бы согласилась, но тут же уволила с судна четырех моряков, а затем безосновательно обвинила в пропаже на судне большой суммы денег. При содействии Российского посольства в Бенине моряки вернулись на родину.

На судне DD Leader компании DD Shipping из Владивостока российские моряки, недовольные низким уровнем заработной платы, большим количеством сверхурочной работы, отсутствием элементарной медицинской помощи и низким качеством питания, объявили забастовку во время стоянки в индийском порту. На требования российских моряков заплатить задолженность по заработной плате, оплатить сверхурочную работу, повысить зарплату до достойного уровня владельцы объявили их террористами, захватившими судно и заложников, под которым они понимают остальных членов экипажа. Однако стойкость членов экипажа и помощь местных профсоюзов, состоящих в МФТ (ITF), вынудили судовладельцев расплатиться с моряками.

В 2007 году проблема с задержкой заработной платы возникла и у моряков на российских судах "Василеостровский" и "Кронштадский". Более трех месяцев теплоход "Василеостровский" стоял у набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге. Городской суд Санкт-Петербурга, куда обратились моряки, документов на арест судов по морскому залогоу не принимал, ссылаясь на то, что судовладелец находится в Калмыкии. Но это же даже не другое государство! После долгих обращений РПСМ удалось "достучаться" до Президиума Городского суда, который признал решения об отказе незаконными и необоснованными.

Между тем Россия ратифицировала еще в 1999 году международную конвенцию "Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов". В соответствии с Конвенцией права моряков на выплату им заработной платы обеспечиваются морским залогом на судно. Причем предусмотрено, что подобные иски должны приниматься судами по месту нахождения судна. Аналогичные нормы предусмотрены в Кодексе торгового мореплавания. Однако в отношении судов российских судовладельцев, плавающих под российским флагом, согласно российскому Гражданскому процессуальному кодексу подсудность определяется по месту нахождения юридического лица, чем и руководствуются в большинстве случаев суды. Причем перечень так называемых морских требований (куда входят и требования моряков по невыплаченной заработной плате) довольно широк, они касаются не только социально-трудовых прав моряков, но и интересов судовладельцев, фрахтователей, грузовладельцев. Поэтому необходимо внесение изменений в Гражданский процессуальный кодекс в части определения подсудности исков, основанных на морских требованиях.

- А как выполняются другие международные обязательства Российской Федерации в части регулирования труда моряков?

- Ряд Конвенций МОТ выполняется. А вот по Конвенции МОТ-179 "О найме и трудоустройстве моряков", которая была ратифицирована Российской Федерацией в 2001 году, есть проблемы.

Вследствие межведомственной несогласованности (Минтранса, Минздравсоцразвития и ФМС) до сих пор действующее законодательство не соответствует Конвенции. Трудоустройство на иностранные суда лицензирует Федеральная миграционная служба на общих основаниях, без учета требований Конвенции. А деятельность по трудоустройству на российские суда не лицензируется вовсе. Здесь необходимы срочные меры по созданию организационно-правового механизма обеспечения выполнения Российской Федерацией Конвенции МОТ N 179.

Это прежде всего назначение "компетентного органа" в части выполнения Конвенции, а также введение специального вида лицензирования деятельности по трудоустройству моряков на российские и иностранные суда.

- В 2006 году Международной организацией труда принята Конвенция "О труде в морском судоходстве". Как обстоят дела с ее ратификацией?

- Эта Конвенция является фактически трудовым кодексом для моряков, так как в нее вошли почти все принятые ранее конвенции и рекомендации МОТ, касающиеся трудовых отношений моряков. Для вступления Конвенции в силу требуется ратификация ее 30 государствами, имеющими 33% валовой вместимости мирового торгового флота. Сейчас она уже ратифицирована Либерией и Маршалловыми Островами. Руководство Евросоюза заявило о намерении ратифицировать Конвенцию в ближайшее время. Такие же заявления сделаны некоторыми странами удобной регистрации судов (Панама и др.). Исходя из этого эксперты предполагают, что Конвенция вступит в силу в ближайшие 3 - 4 года.

Впервые в конвенции МОТ предусмотрен достаточно жесткий порядок обеспечения ее выполнения. Ратифицировавшие ее государства получают право требовать выполнения Конвенции от всех судов, заходящих в их порты, независимо от национальности судна. То есть, если Российская Федерация не ратифицирует Конвенцию, от российских судов все равно будут требовать ее выполнения, а для этого нужно будет получить соответствующие сертификаты. Поэтому требуются ускоренные меры по подготовке к ратификации Конвенции в Российской Федерации.

Необходимо решать вопрос о назначении "компетентного органа", ответственного за выполнение Конвенции. По нашему мнению, им должен стать Минтранс России.

Должна, наконец, заработать межведомственная комиссия по подготовке к ратификации, создаваемая при Минтрансе. В ее рамках можно будет обсуждать первоочередные меры по изменению законодательства России для ратификации Конвенции.

- Моряки имеют условия труда, существенно отличающиеся от обычных. Учитывается ли это в системе медицинского обслуживания?

- Ранее действовала целая сеть лечебных учреждений, обслуживающих в первую очередь моряков. В ходе перестройки системы здравоохранения в России эта сеть была ликвидирована, а лечебные учреждения перепрофилированы. Морская медицина как отрасль здравоохранения более не существует. Сегодня моряки проходят освидетельствование и лечение в лечебных учреждениях обычного профиля, где сотрудники часто не представляют особенностей их работы.

Между тем особенности условий труда моряков должны учитываться при оказании им медицинской помощи. В связи с принятием Конвенции МОТ 2006 года "О труде в морском

судоходстве", о подготовке к ратификации которой говорилось выше, России придется взять на себя обязательства по созданию центров охраны здоровья моряков. Цель таких центров - ведение научно-исследовательских работ по вопросам охраны здоровья, лечения и профилактики заболеваний моряков, подготовки медицинского персонала и персонала служб охраны здоровья в области морской медицины.

Забота о моряках нужна не только со стороны их профсоюза, но и государства, общества в целом. Тогда будет с кем возродить Россию как морскую державу.